Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8945**
18. Wahlperiode 08.06.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Peter Meiwald, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kosten, Nutzen und Umweltauswirkungen des geplanten Autobahnneubaus A 20 Westerstede – Hohenfelde

Der geplante Neubau der Küstenautobahn A 20 ist eines der umstrittensten und teuersten Straßenprojekte in Deutschland. Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) wird es als Projekt mit hoher Umweltbetroffenheit eingestuft. (www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html). Es werden fast 19 000 ha verkehrsarme Naturräume zerschnitten, Wasserschutzgebiete durchfahren und allein durch den Bau der Trasse knapp 900 ha Fläche verbraucht (Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Anhang 1). Einschließlich notwendiger Kompensationsmaßnahmen ist die Gesamtflächeninanspruchnahme um ein vielfaches höher (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5493). Aufgrund des hohen Flächenverbrauchs und der massiven Nachteile für den Naturschutz schlägt das Umweltbundesamt (UBA) vor, das Vorhaben ganz aus dem Entwurf zu streichen (www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene). Mit Kosten von über 3 Mrd. Euro (Preisstand 2014) ist der geplante Autobahnneubau eines der teuersten Verkehrsprojekte des Planentwurfs. Für das Verhältnis des Nutzens gegenüber den Kosten (NKV) wurde hingegen nur ein Wert von 1,6 (Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf März 2016, Seiten 115, 148) bzw. 1,9 (www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html) berechnet.

Nutzen sehen die Befürworter der Autobahn vor allem in einer erhofften hohen raumordnerischen Wirkung des Vorhabens, außerdem in einer Verlagerung des Straßenverkehrs von der vorhandenen A 1 zur geplanten A 20. Jedoch konnte die BVWP-Bewertung für den geplanten Neubau im Ergebnis nur eine mittlere raumordnerische Bedeutung feststellen (www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html). Zudem sind die im Projektdossier dargestellten Berechnungen zu den Kostenschätzungen und dem erwarteten Nutzen an vielen Punkten aus Sicht der Fragesteller nicht nachvollziehbar. Es ergeben sich zahlreiche Fragen, die den grundsätzlichen Zweck des Großprojektes in Frage stellen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Wie viel Fläche wird nach jetzigem Planungstand im Zuge des vierspurigen Autobahnneubaus der A 20 versiegelt bzw. dauerhaft beansprucht (bitte nach Planungsabschnitten, Bundesländern und Landkreisen aufschlüsseln)?

   b) Wie viel Fläche wird insgesamt für den Bau der Trasse inkl. Baufeld benötigt (bitte nach Planungsabschnitten, Bundesländern und Landkreisen aufschlüsseln)?

   c) Wie viel Fläche wird für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung benötigt (bitte nach Planungsabschnitten, Bundesländern und Landkreisen aufschlüsseln)?

   d) Wie hoch ist die Gesamtflächeninanspruchnahme (Erwerb und Beschränkung sowie öffentliche Flächen)?

2. a) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Baufläche inklusive Baufeld (bitte nach Planungsabschnitten, Bundesländern und Landkreisen aufschlüsseln und durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben)?

   b) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung (bitte nach Planungsabschnitten, Bundesländern und Landkreisen aufschlüsseln und durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben)?

   c) Mit welchem Betrag sind die Grunderwerbskosten in die Nutzen-Kosten-Analyse zum BVWP 2030 eingerechnet worden (bitte mit Angabe des Preisstandes)?

3. Wie berechnet die Bundesregierung die veranschlagten Gesamtkosten für das Neubauvorhaben (bitte nach Kostenkomponenten aufschlüsseln)?

4. a) Gab es im Rahmen der im Zuge der BVWP-Aufstellung durchgeführten und vom Bundesrechnungshof stark kritisierten Verfahren zur Plausibilisierung der Investitionskosten Rückkopplungen mit der Auftragsverwaltung zur Überprüfung der angegebenen Kosten?

   Wenn ja, warum?

   b) Hat die Plausibilisierung der Kosten des Vorhabens vor oder nach Absenkung der Kostenuntergrenze im Plausibilisierungsvorgang stattgefunden (vgl. Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030)?

5. Warum werden die durch den geplanten Neubau erforderlichen Flächen für Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen im Umweltbericht nicht berücksichtigt?

6. Inwiefern stimmt die Bundesregierung zu, dass aufgrund der unvollständigen Monetarisierung der Umweltkosten ein relevanter Teil der gesamtwirtschaftlich entstehenden Kosten bei der Nutzen-Kosten-Berechnung nicht berücksichtigt wird?

7. Aus welchem Grund werden die bewertungsrelevanten Kosten als Nettokosten angenommen, obwohl die tatsächlichen Gesamtkosten im Projektdossier als Bruttobeträge ausgewiesen sind?

8. Aus welchem Grund werden die bewertungsrelevanten Kosten mit dem Preisstand von 2012 angegeben, obwohl die Baukosten im Straßenbau nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes von 2012 bis 2014 um 4,0 Prozent gestiegen sind und die bewertungsrelevanten Baukosten der A20 danach 3,271 Mrd. Euro betragen und die Nutzen-Kosten-Analyse nicht nur dem Vergleich der Projekte untereinander dienen soll, sondern auch einen absoluten Nachweis der Wirtschaftlichkeit erbringen soll?
9. Von welchem Preisstand geht die Berechnung des Nutzens in Modul A der Nutzen-Kosten-Analyse aus?
10. Auf welcher Grundlage beruht die haushaltsrelevante Kostenangabe von 1,0321 Mrd. Euro für den Bau der Elbquerung im Teilprojekt 9 Drochtersen (Trog Süd) – Glückstadt (B 431), und wie sind diese Angaben im Vergleich zu den in der Eignungsabschätzung für das Projekt „Elbquerung“ im Zuge der BAB A20 bei Glückstadt genannten Kosten (die je nach ÖPP-Modell zwischen 2,354 und 4,783 Mrd. Euro liegen) zu verstehen?
11. Inwiefern sind bei der haushaltsrelevanten Kostenangabe von 1,0321 Mrd. Euro für den Bau der Elbquerung der Verzicht auf Mauteinnahmen, Verfügbarkeitsentgelte und Anschubfinanzierung berücksichtigt, die bei Realisierung in Öffentlich-Privater Partnerschaft zu Lasten des Bundeshaushalts gehen müssen?
12. Aus welchen Gründen gibt es für die Elbquerung im Teilprojekt 9 Drochtersen (Trog Süd) – Glückstadt (B 431) keine Angaben zu den Kosten Dritter, obwohl vorgesehen ist, dieses Teilprojekt in Öffentlich-Privater Partnerschaft umzusetzen?
13. Wie ist der relativ hohe Anteil des sogenannten implizierten Nutzens berechnet, der bei der A 20 etwa ein Fünftel des berechneten Nutzens ausmacht, und auf welchen Faktoren begründet er sich?
14. Warum sind die jeweiligen raumordnerischen Beurteilungen der Teilprojekte der A 20 im BVWP-Entwurf mit „hoch“ angegeben (siehe BVWP-Entwurf, Seiten 115 und 148), obwohl das Gesamtvorhaben in der Bewertung laut Projektdossier im Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 nur einen Wert von 14,6 Punkten erreicht hat, dieser also am unteren Bereich einer mittleren Bewertung liegt und die Teilvorhaben im Projektinformationssystem PRINS ebenfalls nur jeweils eine geringe bis mittlere Raumwirksamkeit aufweisen (bitte für jedes Teilprojekt einzeln sowie für das Gesamtprojekt aufführen und begründen)?
15. Warum wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Vorhabens im BVWP-Entwurf mit 1,6 (Seiten 115 und 148) und im Projektinformationssystem PRINS mit 1,9 angegeben, und welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ist gültig, insbesondere unter Berücksichtigung des Hinweises auf www.bvwp-projekte.de („Im Falle von Abweichungen zum PRINS ist im Zweifelsfall immer die Broschüre maßgebend.“)?
16. a) Wieso ist das Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf eingestuft, obwohl das Vorhaben mit einem NKV-Wert von 1,9 im Vergleich mit anderen Projekten des Plans weder über ein hohes NKV noch über eine als „hoch“ eingestufte städtebauliche oder raumordnerische Beurteilung verfügt und nach der vorgestellten Priorisierungsmethodik der Grundkonzeption (Abbildung 16: Einstufung von Vorhaben in Dringlichkeitskategorien WB, VB und VB+, Grundkonzeption für den BVWP 2015, Seite 70) daher nicht dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet werden dürfte?

b) Wurde eine Sensitivitätsbetrachtung für das Vorhaben durchgeführt?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

c) Inwiefern stellt die Einstufung des geplanten A 20-Neubaus in den Vordringlichen Bedarf eine Abweichung von der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 dar (vgl. Abbildung 16: Einstufung von Vorhaben in Dringlichkeitskategorien WB, VB und VB+, Grundkonzeption für den BVWP 2015, Seite 70)?

17. Wo liegt der für die Aufstellung des Bedarfsplans relevante Schwellenwert für das Nutzen-Kosten-Verhältnis der einzelnen Dringlichkeitskategorien (Schwelle zwischen Vordringlichem Bedarf und Weiterem Bedarf bzw. zwischen Vordringlichem Bedarf – Engpassbeseitigung und Vordringlichem Bedarf)?

18. Welche konkreten Auswirkungen erwartet die Bundesregierung auf die dem Natura-2000-Netzwerk zugehörigen Schutzgebiete entlang der geplanten Neubaustrecke (bitte nach einzelnen Schutzgebieten aufschlüsseln und Auswirkungen benennen)?

19. Inwiefern kann die Bundesregierung ausschließen, dass es durch den Bau der Elbquerung im Zuge der A 20 (A 20 Drochtersen (Trog Süd) – Glückstadt (B 431)) zu Beeinträchtigungen von FFH- und Vogelschutzgebieten kommt, und wieso ist die Umweltbetroffenheit des Teilprojektes als „gering“ eingestuft (www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH.html)?

20. Inwiefern stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass die festgestellte hohe Umweltbetroffenheit des Autobahnneubaus keinen Einfluss auf die Dringlichkeitseinstufung hat, da es sich bei einem Neubau von 161 km gemäß der Grundkonzeption nicht um ein Vorhaben zur Engpassbeseitigung handeln kann, eine Einstufung als Vorhaben mit Vordringlichem Bedarf – Engpassbeseitigung also per Definition ausgeschlossen ist, eine hohe Umweltbetroffenheit im BVWP-Entwurf jedoch nur bei einer Einstufungsentscheidung eines Vorhabens zwischen dem Vordinglichen Bedarf – Engpassbeseitigung und dem Vordringlichen Bedarf überhaupt von Relevanz ist?

21. Welchen Einfluss hat eine als „hoch“ eingestufte Umweltbetroffenheit generell auf die Dringlichkeitseinstufung bei Vorhaben, die nicht der Engpassbeseitigung dienen?

22. a) Lässt sich bereits aus der gesamtwirtschaftlichen Bewertung eines Projektes unmittelbar herleiten, dass ein Projekt einen signifikanten Beitrag zur Verbesserung der Hinterlandanbindung der Seehäfen leistet, da „ein Merkmal für den Seehafenhinterlandverkehr“ laut des Methodenhandbuchs zum BVWP 2030 in der Bewertungsmethodik der Nutzen-Kosten-Analyse enthalten ist (Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan, S. 73)?

Wenn ja, wie und wie hoch ist der Beitrag im Fall der A 20?

Wenn nein, warum nicht?

b) Auf welcher anderen methodisch gesicherten und nachprüfbaren Grundlage wird ein signifikanter Beitrag eines Projekts zu Verbesserung der Hinterlandanbindung der Seehäfen hergeleitet, wenn die Nutzen-Kosten-Analyse zu einer solchen Herleitung nicht in ausreichendem Maße tauglich ist?

23. Um wie viel Fläche verringert sich der Anteil Unzerschnittener Verkehrsarmer Räume (UZVR > 100 qkm nach BfN) in Niedersachsen und Schleswig-Holstein durch den geplanten Autobahnneubau (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln und Vergleich der Flächen vor und nach Bau der A 20 Westerstede – Hohenfelde mit A 26 angeben)?

Berlin, den 8. Juni 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333